

УДК [711.4.01:72.03(574.13)] (043.3)

## ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ СОВРЕМЕННОЙ АКТЮБИНСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В КОНЦЕ XVIII – НАЧАЛЕ XIX в.

*А.Р. Кобдабаев*

С древних времен по территории Актюбинской области Казахстана пролегали транзитные караванные пути, вдоль которых формировывались поселения, стоянки, мастерские по обслуживанию караванов. В связи с изменением геополитических, экономических ситуаций менялись и трассировки путей, что отражалось на расселенческих структурах по всей территории современного Западного региона Казахстана и Южного Урала РФ. Практически все административные центры районов и города Актюбинской области на современном этапе расположены на транспортных магистралях и лишь несколько крупных населенных пунктов – бывшие центры животноводства, торговли и ярмарки – остаются в стороне от магистральных транспортных коридоров.

*Ключевые слова:* расселение; транспортная связь; городские поселения; транспортная доступность; планировочные оси.

---

## URBAN DEVELOPMENT OF THE TERRITORY OF MODERN AKTOBE REGION REPUBLIC OF KAZAKHSTAN IN THE END OF XVIII - THE BEGINNING OF XIX CENTURIES

*A. Kobdabayev*

Since ancient times across the territory of the Aktyubinsk region transit caravan tracks along which settlements, parking, workshops on service of caravans were formed lay. Due to the change geopolitical, economic situations changed also traces of ways that was reflected in structures of resettlement across all territory of the modern Western region of Kazakhstan and South Ural of the Russian Federation. Practically all administrative centers of areas and the city of the Aktyubinsk region at the present stage are located on thoroughfares and some large settlements – the former centers of livestock production, trade and a fair remain away from the main transport corridors.

*Keywords:* resettlement; transport links; urban settlements; accessibility; planning axis.

Территория Актюбинской области, как и вся территория Казахстана всегда находилась в зоне интенсивных миграционных потоков (торговые караванные пути, завоевательные походы, переселение народов и т. д.). Исторически территория развивалась как приграничный регион, расположенный между Европой и Азией на стыке культуры и этносов [1] (рисунок 1).

Жесткие климатические условия и обширные территории области повлияли на развитие планировочной структуры расселения еще в средние века, где особую роль играли транзитные транспортные сообщения, вдоль которых начали развиваться полноценные зачатки оседлой жизни. На рисунке 2 показаны крупные торговые транзитные сообщения, проходящие через Тургайскую область, в составе которой находилась современная территория Актюбинской области в конце XVIII в. [2].

До строительства железнодорожной ветки Оренбург–Ташкент практически все крупные транзитные пути пролегали по периферии Актюбинской области и только одна, самая оживленная торговая дорога проходила по центру области в широтном направлении через города Торгай, Иргыз, Джурунь, Темир, Уил и далее на Калмыково (совр. Западно-Казахстанская область) и связывала районы центрального Казахстана и Сибири с Западными районами и далее с Кавказом. Для территориального укрепления и дальнейшего продвижения колонизации на восток Царским правительством было принято решение о строительстве укреплений, форпостов, редутов, крепостей и т. д. [3].

Одним из важных стратегических опорных пунктов являлось Темирское укрепление, находящееся в центре кочевья местного населения и на главном караванном пути, откуда можно было

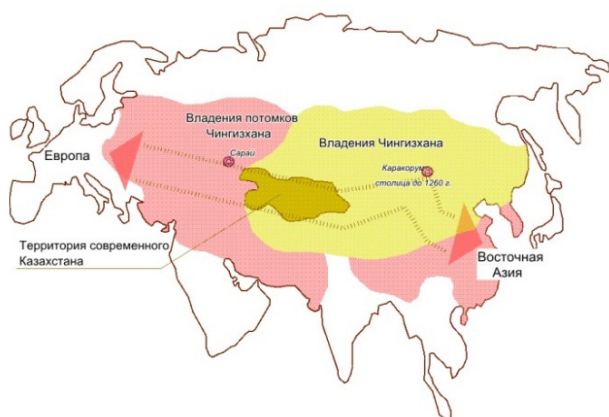


Рисунок 1 – Положение территории современного Казахстана в средние века

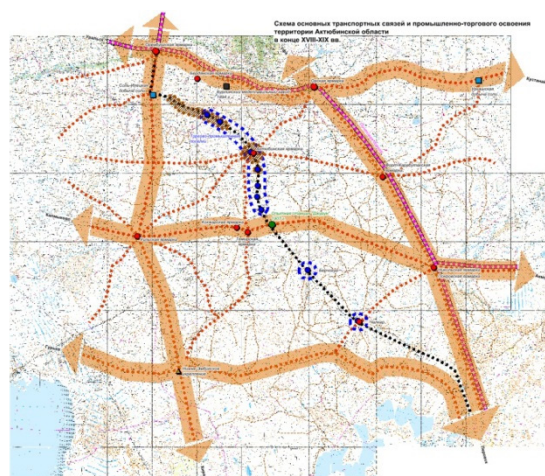


Рисунок 2 – Схема основных транспортных коридоров Тургайской области на территории современной Актыбинской области

контролировать и обезопасить движение караванов. Вдоль этой же дороги были организованы еще несколько крупных укреплений, такие как Ирғыз, Ойыл, Тургай (Костанайская область) и т. д., образующим целую линию укреплений, но в дальнейшем они из военных объектов преобразовались в торговые пункты со специализированными ярмарками и обслуживания местного населения [4]. В Ырғизе была открыта первая в Тургае русско-казахская двухклассная школа для крестьянских детей. Самой южной точкой считалась Нижне-Эмбинское укрепление, в последующем упраздненное, а в юго-восточной части – форт Раим (Аральское укрепление) – это было первое русское укрепление в Приаралье, где располагался речной порт [5]. В 1852 г. сюда доставлялись в разобранном виде шхуны, построенные в Швеции, для исследования Аральского моря. В 1854 г. форт был официально упразднен, а основная часть населения была переселена в Казалинск (рисунок 3).

Развитие торговых отношений западных районов Царской империи с кочевыми народами вынуждало принимать меры по обеспечению населения и купцов объектами торговли и обслуживания, безопасности и благоустройству населенных пунктов, так как регион представлял собой благоприятную территорию для отгонного животноводства, а основными товарами являлись животноводческая продукция (мясо, шерсть, шкуры, скотина и т. д.). Интенсивное развитие земледелия началось со Столыпинской аграрной реформы, когда были переселены крестьяне с Центральных и Западных частей Царской России. В связи с этим, в 1907 г. в Темирском уезде была организована Джурун-

ская сельскохозяйственная опытная станция, где работали специалисты из Московского аграрного института. В северной части области в районе Акбулака, Мартука и на территории самого города Актыбинска были введены в эксплуатацию мукомольные мельницы, как на конном приводе, так и ветряные, а водяные мельницы строились на реке Илек. Для Актыбинской области в XVIII в. важную роль сыграла почтовая дорога Орск–Карабутак–Ырғиз с промежуточными почтовыми станциями и обслуживанием транзитного транспорта (рисунок 4). Это – одна из многих веток Великой Шелковой пути. Для контроля путей и защиты купеческих караванов на стыке нескольких дорог была построена Орская Крепость. Позднее на месте почтовых станций были образованы полноценные населенные пункты [6], многие из которых до сих пор сохранили свои названия – Кумсай, Богетсай,

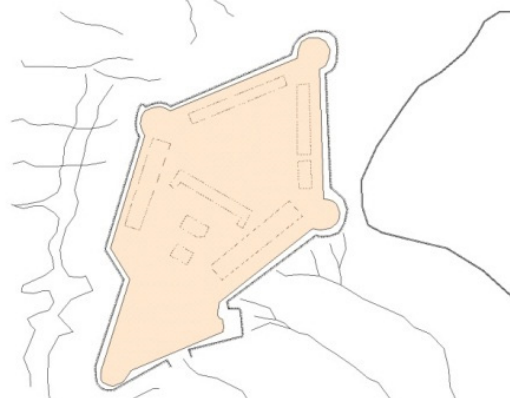


Рисунок 3 – План Форт-Раима. 40 км от Казалинска в Аральском районе Кызылординской области

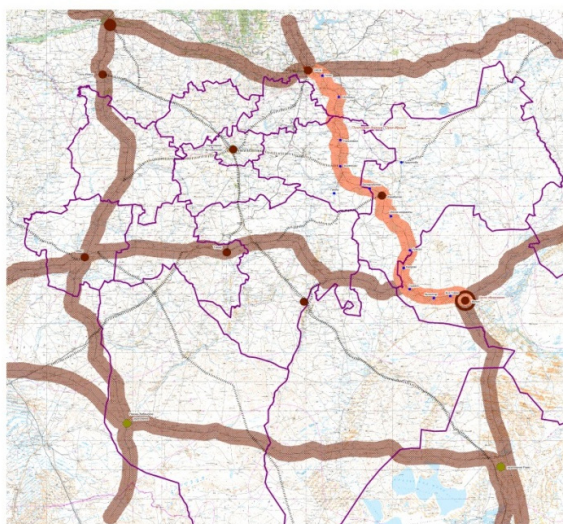


Рисунок 4 – Схема трассировки почтовой дороги “Орск–Карабутак–Ыргиз” в конце XVIII–XIX вв.

Тамды, Аралтобе и т. д. В настоящее время почтовая дорога – это часть транснационального коридора Западная Европа–Западный Китай с несколько измененной трассировкой с учетом сложившегося современного расселения и экономической ситуации. Уже в 1916 г. кроме образования уездных городов, сел и хуторов переселенцами-крестьянами были организованы сельские общества – “Хлебодаровка” в Акбулакской волости “Казанское” и т. д. Хотя в горах Муголжар еще с древних времен велись разработки месторождений цветных металлов, первыми промышленными объектами на территории области считаются разработки поваренной соли на озере Оркаш, что на границе Костанайской области и Бердянский медеплавильный завод (территория современной Оренбургской области) [6]. Оба промышленных объекта находились в северной части области, тогда как практически все главные города и поселки, основанные в конце XVIII в. находились в южной части области и были расположены линейно в широтном направлении вдоль главной торговой пути. Города представляли собой укрепления со всеми коммуникациями и необходимыми объектами обслуживания, на расстоянии примерно одного дневного перехода друг от друга для оказания помощи в случае нападения противника и контроля за основной транспортной дорогой. Основной деятельностью населения было отгонное животноводство, разводились домашние животные, более приспособленные к переходам на большие расстояния (малый рогатый скот, лошади, верблюды). В городах ор-

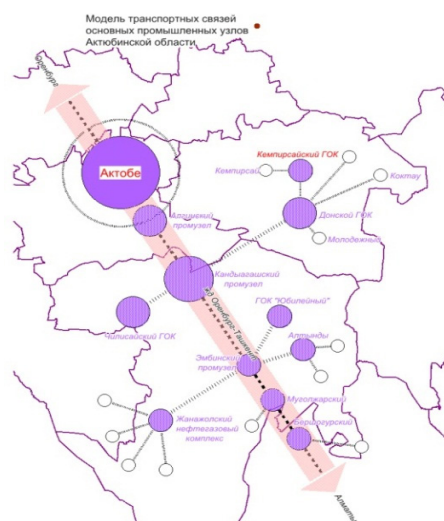


Рисунок 5 – Принципиальная схема влияния железной дороги “Оренбург–Ташкент” на существующие транспортные связи основных промышленных узлов Актыбинской области

ганизовывались сезонные ярмарки, куда приезжали купцы с Поволжья и Урала, это было хорошей возможностью для местного населения купить или обменять товары. Одним из мощных импульсов для развития мелких хуторов и сел северных районов стало строительство железной дороги Оренбург–Ташкент, которая до сих пор является главной планировочной осью для всей области [7]. В настоящий момент вдоль этой оси и в зоне ее влияния расположены практически все крупные населенные пункты и промышленные узлы Актыбинской области (рисунок 5).

#### Литература

1. Бабаева А. Советский Союз. Казахстан / А. Бабаева. М.: Мысль, 1989. С. 98.
2. Нурсултан М. Западный Казахстан: Оценка уровня регионального развития / М. Нурсултан. Алматы: Аруана, 2000. 57 с.
3. Атлас Казахской ССР. М.: ГУГК СССР, 1990. С. 67.
4. Вилесов И. Физическая география Казахстана / И. Вилесов. М.: Стройиздат, 1980. С. 98.
5. Лесков С. Градостроительная политика в нефтегазодобывающих районах в переходный период: на примере Тюменской области / С. Лесков. М., 2000. С. 32.
6. Исаков У. Города в системе расселения Казахстана / У. Исаков. Алма-Ата: “Тылым” 1992. С. 54–55.
7. Ресурсы. Среда. Расселение. М.: Наука, 1974. С. 32–33.